SENADO **SECRETARIA** DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIVa. LEGISLATURA PRIMER PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº 371 DE 1995
AGOSTO DE 1995	SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

NECESIDADES DE TRANSPORTE FORESTAL

Visita de una delegación de las Empresas FYMNSA y URUFOR

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 30 de agosto de 1995

A S I S T E N C I A

Preside	: Senador Dante Irurtia
Miembros	: Senadores José Andújar, José Hualde, Albérico César Segovia y Orlando Virgili
Invitados especiales	: Representantes de las Empresas FYMNSA y URUFOR, señor Lorenzo Balerio e ingeniero agrónomo Alberto Fossatti
Secretario	: Julio Méndez Vila
Ayudante	: María Cecilia Fernández

---

ar.

(Ingresan a Sala integrantes de las empresas URUFOR Y FYMNSA)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, tengo el agrado de recibir a los miembros de estas dos empresas forestadoras de la zona norte del país.

En un enfoque global, debo decir que el tema del transporte fue una inquietud que tuvo la Comisión desde el principio de la Legislatura y que el mismo fue planteado al Ministerio. Por esa razón, hemos tratado de recibir información acerca de los distintos aspectos de esta temática como, por ejemplo, la Hidrovía, el Canal Martín García, las rutas nacionales, el transporte ferroviario y las interconexiones viales. En todos estos temas, siempre aparece lo relativo a la madera como algo fundamental, que afecta a las rutas nacionales, al ferrocarril, a los puertos y a la transformación, industrialización y procesamiento. Por tanto, esos fueron los motivos por los cuales, en nombre de la Comisión, me contacté con empresas que han realizado importantes inversiones en el país, que son poco comunes hoy en día. Las mismas han forestado y ahora deben procesar lo plantado.

Por lo tanto, dejo en uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR BALERIO.- Antes que nada, agradecemos a la Comisión del Senado por haber tomado contacto con este tema, en el que, desde nuestro punto de vista, se hace tan necesario un esclarecimiento a nivel nacional. En tal sentido, sabemos que las autoridades, fundamentalmente por medio del Poder Legislativo y de la dependencia de la Dirección Forestal del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en este momento están abocadas a la confección de estudios serios con respecto a volúmenes de transporte del requerimiento forestal.

Nos parece del caso destacar que la industria forestal representa una novedad dentro del panorama productivo nacional. Hasta ahora, los uruguayos fuimos tradicionalmente importadores de recursos del bosque, ya que no consideramos

sr.

la existencia de este recurso forestal como propio o autónomo. Si los señores Senadores me permiten --perdón por la grosería de la comparación-- quisiera decir que se está dando algo semejante al fenómeno de Hernandarias 400 años más tarde. Es decir, un país que no tenía un recurso, pero era apto para la generación del mismo, accede en condiciones de competencia internacionales a la generación de un producto nuevo. Entonces, de alguna manera, todos los uruguayos debemos cambiar nuestro enfoque con respecto a este producto que se está generando.

Queremos señalar que hemos confeccionado un pequeñísimo cuadro --nos gustaría proporcionárselos-- con respecto a cómo la coacción de los sectores público y privado generaron una especie de dos crestas forestales en la historia del desarrollo de esta nueva actividad en el país.

A la luz del primer intento de fomento a la actividad forestal --recordamos que con la ley de 1969 surgió la primera normalización-- se establecieron, por la vía de exoneración de IMPROME, algunos beneficios que se extendieron desde 1975 hasta 1979. Con esos primeros incentivos forestales se produjo una primera cresta forestal. Obviamente, la forestación es una actividad de largo ciclo y, como directa consecuencia de esto, lo que se está viviendo en el Uruguay como actividad industrial en la actualidad, es la cosecha de aquella primera cresta forestal que tuvo lugar entre 1975 y 1979.

En 1989, en nuestro país se aprueba el segundo intento serio de alentar y desarrollar la actividad forestal. Los señores Senadores podrán observar las relaciones de proporción entre la primera y la segunda cresta forestal.

En este momento, se está tratando de tomar conciencia de que este proceso no está culminado, ya que seguimos plantando a un ritmo que va a acelerar aún más estas relaciones. Queremos que se entienda que la estructura caminera nacional debe adecuarse a las necesidades y a los requerimientos de este segundo empuje forestal, el cual --como siempre en la historia de las nuevas actividades-- debe transitar por etapas intermedias. En tal sentido, siempre solemos poner el ejemplo de un gran programa de desarrollo siderúrgico que realizó un país con economía y dirección central como fue la Unión Soviética. En 1960, el gobierno de dicha nación proyectó la realización de un gran programa siderúrgico que comenzó con la instalación de minas, transitó

por la creación de industrias de la radio --que es el primer producto a partir del recurso minero-- luego se colocaron hornos eléctricos y de simple toma para la transformación de esa radio en acero y, por último, tuvo lugar la laminación. Estas distintas etapas por las que transitó un enorme proyecto siderúrgico implicaron que la Unión Soviética tuviera distintos picos de excedentes. Primero, obtuvo un gran excedente de mineral de hierro, luego de radio, más adelante, de materiales de acero y, por último, de productos laminados y de su consumo. Esto, que de alguna manera es típico para toda industria que se crea-- podemos trasladarlo a lo que fue el Uruguay con sus primeras exportaciones de cueros y después de salazones, terminando en la industria frigorífica actual-- se va a dar al nivel de la industria forestal. Esta última transforma a partir del recurso forestal en el orden de los 164 productos finales. Ello nos da una idea en volumen de los productos finales que el país podrá llegar a obtener cuando los procesos secundario y terciarios culminen. Hoy en día, solamente estamos generando el recurso. Todo esto deberá trasladarse al tema de la caminería que nos está ocupando, porque la misma tendrá que ir adecuándose a los distintos estadios de transformación. Entonces, al principio exportaremos el recurso con menores niveles de industrialización y luego las determinantes económicas serán altamente convenientes en los lugares de producción, en donde se centralizarán industrias de transformación, brindándole al país un producto con mayor agregado nacional.

Las empresas que estamos aquí presentes, que pertenecemos a la primera y no a la segunda cresta forestal, hemos enfrentado esto. Tenemos instalaciones industriales en nuestros respectivos establecimientos y ya estamos comenzando la exportación de productos de segunda transformación. Ello afecta considerablemente todo el esquema del transporte. En tal sentido, podemos dividirlo --como decía inicialmente el señor Presidente-- en intradepartamental, interdepartamental e internacional. Debemos decir que, en este momento, debemos focalizar la atención en el primero. Este, de alguna manera, va a implicar la llegada de trabajadores a nuestras empresas para transformar los productos forestales que se están generando y, paralelamente, para facilitar la salida de los productos ahora intermedios --finales, en un futuro-- que se vayan generando hacia los puertos de destino. Asimismo, a nivel nacional deberán discutirse los transportes interdepartamentales e internacionales, teniendo en cuenta su incidencia en lo que tiene que ver con los puertos, los

sr.

canales fluviales, los ferrocarriles y las rutas nacionales. Nos parece que también debemos focalizar nuestra atención en los muy importantes y necesarios transportes o vías de comunicación intradepartamentales, que son las que permiten, el acceso del trabajador a las zonas donde desempeña sus tareas y, fundamentalmente, el transporte de productos desde el monte en el que están situados hasta los lugares de transformación.

En resumen, esta sería una primera introducción sobre el tema que tenemos a consideración y quedamos a disposición de los señores Senadores que deseen formular preguntas.

SEÑOR FOSSATI.- Antes que nada, quiero reiterar el agradecimiento a la Comisión por recibirnos y escucharnos.

Creemos que en este momento es importante que los decisores políticos --tal como lo decía el señor Balerio-- tengan la clarividencia necesaria para gestar esta segunda ley forestal que ha dado un impulso vigoroso al sector. Actualmente estamos usufructuando los resultados del trabajo del sector de los años setenta, desarrollado a la luz de los beneficios tributarios que se otorgaron en aquel momento y que luego, lamentablemente para el Uruguay, fueron eliminados cuando se producía una escala progresiva de plantaciones. El gobernante de entonces no percibió que la forestación, que se encontraba en niveles de orden cero, había llegado a tasas de 1.000, 2.000 y 4.000, multiplicándose anualmente el ritmo forestal. Reitero que a pesar de que la tendencia era de progresión geométrica, no consideró el estímulo lo suficientemente bueno y quitó el beneficio; ergo, el Uruguay se quedó sin una masa crítica importante como para producir la materia prima de la industria nacional. Precisamente, en el día de ayer escuchábamos en la televisión a los expositores de la FEIMA manifestar que hoy la industria trabaja básicamente con maderas importadas, porque no cuentan con un suministro de volumen y calidad de maderas nacionales.

Por otra parte, la investigación forestal se detuvo también completamente y se formó un valle que está entre las dos crestas que recién mostraba el señor Balerio.

Afortunadamente, debido a la coyuntura internacional y a otros aspectos, el tema retomó su cauce en 1987 a través de la ley de 27 de diciembre. He ahí la respuesta de los inversores, productores tanto nacionales como extranjeros, que han generado un impacto que considero raro en nuestro

país: en cuatro años se registra una respuesta que multiplica diez veces la tasa de plantación. En el último quinquenio anterior a 1989 se venían registrando tasas de entre 1.000 y 2.000 hectáreas de plantación al año y actualmente se han alcanzado las 20.000. Entonces, se visualiza la realidad de un país como el Uruguay, con un fuerte ingreso de inversores de distintas procedencias y a los pioneros, como las Cajas Notarial y Bancaria y los fondos de seguridad social --a los que se agrega en este momento un proyecto de la Caja de Profesionales Universitarios-- los Balerio y los Voulminot, se suman profesionales del ámbito urbano e inversores industriales, así como capitales pequeños en relación a fenómenos interesantes como el del Alto Paraná, que captan a los profesionales y al pequeño ahorrista. Así, de alguna manera, se introducen en el ámbito rural personas de naturaleza, filosofía y comportamiento industrial urbano. Esto nos llena de orgullo porque se están creando varios polos de desarrollo y contribuyendo a la descentralización del país. En períodos anteriores, el legislador promovió una ley en este sentido aunque todavía tenemos reales dificultades al querer evitar el predominio de Montevideo en la órbita industrial. La forestación está posibilitando la plantación de bosques e instalación de industrias asociados a aquellos.

En consecuencia, entendemos que existe una gran responsabilidad del sector privado en llevar adelante la iniciativa y propiciar la llegada de inversores extranjeros que traen al Uruguay modelos tecnológicos muy interesantes. Por lo demás, advierto que hay aquí una gestión a desarrollar en los próximos 20 años en forma paralela. Me refiero a que, el sector público debe abocarse a la tarea que le concierne y el privado continuar su labor actual, mejorando --como decía el señor Balerio-- el valor agregado que está dando al monte. Quiere decir que es interés del sector privado asignarle el máximo valor posible, lo cual supone eficiencia en la industrialización y mucha mayor aún en el transporte.

El negocio de la madera se basa, fundamentalmente, en el transporte, al punto que éste es más importante que aquélla. Nosotros, que estamos en Rivera, sentimos mucho este aspecto porque sufrimos una desventaja competitiva, que es la distancia, a pesar de que tenemos un nicho muy importante desde el punto de vista ecológico, en el sentido de que los suelos y el clima nos ofrecen beneficios comparativos en cuanto al rendimiento. Sin embargo, el hecho de encontrarnos del puerto a 500 kilómetros por carretera o a 560 por vía

sr.

férrea nos plantea una gran dificultad. O sea que más del 40% del valor final del producto responde al costo del flete. Entonces, las empresas que invierten en plantar una hectárea y la cuidan durante 10, 12, 14 ó 18 años para lograr el producto, están facturando por unidad de volumen lo mismo o menos que ese vagón o camión que realiza su ejercicio en 8 ó 14 horas. Esto nos otorga una idea de lo sensible que es el tema del transporte en el negocio de la madera.

Recuerdo cuando en el primer período de gobierno del doctor Sanguinetti, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, dirigida por el contador Davrieux, promovió una reunión en la Cámara de Industrias a la que asistió un especialista chileno. En aquel momento nosotros recién comenzábamos a trabajar en el negocio de la madera, por lo que no entendí sus expresiones. Dijo: el negocio de la madera no es sólo de madera, sino de fletes. Años después de estar trabajando en el tema, nos dimos cuenta que, efectivamente, la parte más importante es el costo y la eficiencia del flete. En el cuadro preparado por el señor Balerio se registra toda la secuencia. Básicamente, es una tarea de caminos principales, de vías férreas y de puertos y canales, por los que se mueven volúmenes muy grandes de mercaderías de muy bajo valor.

La tarea que estamos emprendiendo consiste, en definitiva, en convencer que el tema de invertir en caminería y de gestión de las empresas ferroviarias y de los puertos, es clave para el futuro. Actualmente, movemos determinado volumen de madera y esta segunda cresta a la que se refería el señor Balerio va a dar su producto dentro de 10 ó 12 años. Por lo tanto, tenemos tiempo de preparar la infraestructura vial, responsabilidad fundamentalmente del Estado a través de su Ministerio, AFE, ANP o las Intendencias Municipales.

Aceptamos el papel de los madereros en el sentido de contribuir al desarrollo de los caminos y vemos que ello es necesario porque hoy nos enfrentamos a una crisis de gestión que no nos está brindando los resultados esperados. Todo el mundo habla de la tributación del sector, pero nadie hace referencia a la cantidad de kilómetros que hemos realizado. De manera que estamos dispuestos a cogestionar, a asumir figuras más modernas, ya que nos parece que la responsabilidad no es sólo de las Intendencias sino también nuestra. No queremos pagar sin recibir el producto; nuestra intención es aportar y ser responsables de que los caminos reúnan niveles mínimos de transitabilidad y de seguridad de salida del producto. Aquí sucede algo similar al tambo: el

sr.

señor Balerio, por ejemplo, para aserrar su madera debe recibirla en tiempo real porque debe ser un producto fresco. En nuestro caso, trabajamos con un stock que constituye un pulmón de un día: es decir que se corta el árbol y se debe aserrar en uno o dos días. Al respecto, podemos decir que el pino da un margen un poco mayor y el eucalipto algo menor, pero lo cierto es que la caminería debe asegurar una transitabilidad mínima y niveles de construcción bueno y de mantenimiento constante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con el correr del tiempo se han creado mayores perspectivas en relación al producto, que se procesa en tiempos reales muy cortos; a su vez, hay un volumen muy significativo que sale al exterior como materia prima, por lo menos lo que se puede apreciar en el entorno del puerto de Montevideo. Sería importante para la Comisión conocer cómo está situado en este momento el sector productivo forestal, qué volúmenes está procesando, de qué manera se está incorporando al mercado interno e insertando en el internacional y, si es posible, por qué vías. Nos interesaría saber hasta qué punto y con qué intensidad van a ser utilizados los puertos existentes y qué tipo de barcos se emplean.

SEÑOR BALERIO.- La pregunta del señor Presidente se encuadra dentro de la problemática del desarrollo e industrialización propios de cada empresa. Algunas de ellas tienen niveles de industrialización más avanzados y llegan a productos intermedios mayores, y otras recién están comenzando esta etapa. Consecuentemente, lo que estamos viendo en Montevideo no es el panorama global de la industrialización de la madera en el país, sino más bien la manifestación de un producto que hoy se exporta sobre ciertas condiciones pero que, muy posiblemente, en un breve plazo, se va a modificar. En lo que refiere a nuestra empresa, estamos exportando volúmenes inferiores a un 17% de lo que extraemos de la tierra. Esto se debe a que, habiéndonos instalado hace más de veinte años en este proyecto forestal, con una realidad distinta de la que el país vive hoy en día, previmos que debíamos generar no solamente recursos forestales, sino también la industria del aserradero, el horno de secado, las carpinterías o remanufacturas, que nos permitieran optimizar el recurso flete. Por lo tanto, en nuestra empresa se entiende que es mucho más importante el transporte de entrada de los productos desde el monte a la parte industrial, que el de salida hacia los puertos.

sr.

Aclaro que esta es la realidad de una empresa; me gustaría que el ingeniero Fossati, les transmitiera la experiencia de la suya, que vive una realidad ligeramente distinta.

SEÑOR FOSSATI.- Complementando lo dicho anteriormente, queremos señalar que los derivados del árbol son muchos, y los de las distintas especies, también lo son. Al respecto podemos decir que, por una parte, la forestación está avanzando por el lado del pino, una especie tradicional, utilizada en carpintería porque su calidad se está sofisticando. FYMNSA es un ejemplo muy importante de producción de madera de pino de primerísima calidad y de exportación hacia mercados sofisticados con un producto que nos enorgullece, en una fase de desarrollo tecnológico importante.

Con respecto al eucalipto, la situación es un poco más difícil. En nuestro país el de mejor calidad es el "grandis", que crece en la zona norte y que posee una madera exótica, de crecimiento rápido y poco conocida en el mundo en cuanto a sus aptitudes madereras de aserríos. Básicamente, su uso más aceptado es en la industria papelera de calidad, fundamentalmente para computación, revistas y papelería fina. Se trata de una fibra corta, que entró en el mercado industrial del papel no hace mucho tiempo, al influjo de españoles, finlandeses y suecos.

En Rivera, por el tema de la distancia, estamos tratando de industrializar el eucalipto "grandis", para lo cual llevamos a cabo un trabajo muy similar al de la empresa a la cual pertenece el señor Balerio. Comenzamos con podas desde el primer año, tratando de eliminar los nudos y producir madera limpia, que es la que estamos intentando promocionar en el mundo. Desde el año 1992, en que inauguramos el aserradero, hemos realizado muchas exportaciones de madera en carácter promocional, de forma tal que los mercados más sofisticados de Europa comienzan a incorporarlos en sus rutinas de producción. De hecho, estamos tratando, también, de hacer conocer a nivel local esta industria, que requiere un secado especial. Sin perjuicio de ello, como se puede apreciar en el puerto, se exportan, también, tablas de madera verde que se utilizan en la industria del envase, cajonería, etcétera. Este es un escalón primario en la producción de madera. Siguiendo la línea de razonamiento del señor Balerio, comparativamente, estamos pasando de la lana sucia a la lavada y entrando en el "top", sin perjuicio de reconocer que

sr.

hay casimires finos en la otra punta. Y con respecto a la carne, habríamos superado la secuencia histórica de la carcaza y estaríamos en los cortes sofisticados y en las comidas preparadas.

Por otra parte, en los árboles cónicos existe una porción fina, que no da posibilidades de aserríos. Es decir que el negocio de la pulpa siempre va a ser un producto paralelo del monte, y va a existir un residuo que habrá que exportarlo en rolos o en "chips", según el mercado. Este es un proceso muy primario de industrialización, que supone, simplemente, una presentación distinta. Algunos japoneses, finlandeses y españoles, trabajan en "chips"; otros lo hacen en rolos. En definitiva, siempre va a haber una salida de rolos, con destino al mercado internacional o a los locales, que puede incluir una fábrica de papel. Asimismo, existe la eventualidad de que se instale una planta en el país o en la región.

En cuanto a la pregunta referente a los puertos, debemos decir que hoy en día hay un gran producto, que es la madera para pulpa que va a seguir saliendo mientras existan montes, ya que el árbol es cónico y sus porciones finas no tienen otra utilización. En este sentido, el gran problema de los puertos es el calado. Actualmente, el único operativo para barcos completos, es el de Montevideo. Con menos de 32 pies, los barcos que cargan tienen dificultades para moverse. Esto significa que se necesitan puertos para poder mover esta madera, y el segundo puerto que vemos para el futuro es el de Fray Bentos. Sin embargo éste, al igual que el de Concepción del Uruguay, tiene problemas de calado porque sólo puede cargar medio barco, debiendo completar carga en Montevideo, en Necochea o en cualquier otro lugar. Por lo tanto, lo que se necesita es, reitero, el calado necesario.

Pensamos que el puerto que puede ser habilitado en el futuro mediante un dragado intenso en el Río Uruguay -- seguramente no es una obra costosa-- es, precisamente, el de Fray Bentos. Creemos que de esta manera se darían las condiciones para que puedan operar dos o tres barcos. Observamos entonces que el tema de los puertos está asociado al calado y a un segundo aspecto, que es el de las canchas. Si bien este último no es un problema dramático, se necesitan una o dos hectáreas en los puertos que estén habilitados, a efectos de promover estos negocios de exportación. El puerto de Montevideo tiene aproximadamente 70 hectáreas y puede ser ampliado porque vemos que existe una gran proporción de

sr.

capacidad de canchas que están afectadas a automóviles, camiones, etcétera. Lo que aquí visualizamos es, en cierto modo, el Uruguay al revés porque se desplazan la madera y los productos del agro, priorizando los productos de importación que no tienen por qué estar depositados allí. Quizás se pueda habilitar, a tales efectos, un puerto seco a 20 kilómetros porque los autos permanecerían en un mismo lugar, pagando igual tarifa o menos. Sin embargo, actualmente hay productos de importación que están en el puerto de Montevideo y ocupan un lugar importante.

Por otro lado, consideramos que si la madera, como cualquier otro producto agropecuario, necesita cancha, el puerto debería proporcionarlo o habilitarse zonas especiales porque se trata de productos que necesitan estar al lado del barco y ser cargados en tiempo real. Asimismo, cabe señalar que el puerto ha aumentado su eficiencia operativa, diría, en unas cien veces. Entiendo que es importante destacar esto porque, quienes comenzamos a operar antes de que se realizara la reforma portuaria, pasamos a cargar un barco en 3 días cuando antes se necesitaban 29; es más, los costos se han reducido y ello en relación con la madera es muy importante porque una tonelada de ésta está valiendo U$S 40. Debemos tener en cuenta que no se trata de una tonelada de carne, lana o autos.

En consecuencia, la eficiencia del puerto es algo sobre lo que debemos hacer hincapié y si bien hay una crisis de gestión, en este caso, debemos reconocer que allí los cambios han sido impactantes y los estamos registrando quienes en ese lugar operamos. No obstante, aún resta mucho camino por recorrer, en el sentido de comprender que las cuatro, cinco o seis empresas que trabajan con madera se dedican a la exportación, porque este no es un negocio que esté dedicado al mercado local. Al mercado interno lo podemos inundar con cuatro o cinco camiones de tablas --sobre el tema tiene más conocimiento el señor Balerio-- porque existe un excedente tan grande en relación a la demanda local, que este es un negocio dirigido a la exportación.

Quiere decir entonces que al puerto vinculado con el calado, a las canchas y a la gestión, le damos una importancia básica. Nos encontramos ante un emprendimiento que debe tener eficiencia en los movimientos frente a un producto muy voluminoso y pesado que vale muy poco por unidad de peso y volumen. Si el puerto entiende este criterio --creo que así lo ha comprendido-- estamos frente a un negocio que

sr.

en el futuro va a generar divisas, lo que constituye un tema muy importante.

Por otra parte, la conexión del puerto con las vías férreas --siempre hablando de las principales-- y la entrada de los camiones, es un segundo tema significativo. Actualmente tenemos un contrato celebrado con AFE, en el cual nos comprometemos a un volumen mínimo anual, para lo cual necesitamos que los trenes puedan llegar al destino final. A efectos de que los señores Senadores puedan apreciarlo mejor, puedo señalar que en un producto que vale U$S 40 la tonelada, cada movimiento de madera que se haga, tiene un costo de U$S 1. Quiere decir que levantar el producto a un vagón y luego bajarlo, cuesta U$S 1. En términos de maderas esta es una proporción demasiado significativa.

En consecuencia, todo lo que implique eficiencia en los fletes y ahorrar pasos intermedios es crítico para que esto sea viable. Por esa razón, si el puerto está bien interconectado con las vías de acceso al recinto portuario, ello es lo que nos va a permitir mayor eficiencia en la carga de los barcos. En síntesis, nuestra necesidad radica en que nos den mayor espacio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sobre este tema quiero decir que hemos recibido otra delegación que nos ha señalado que en Montevideo sólo disponemos de una grúa, lo que determina que el embarque tarde dos o tres días. No sé si esta es la realidad actual.

También quiero referirme a otro elemento, con el que seguramente los señores Senadores de la Comisión me van a vincular, y es que en ningún momento se ha mencionado el puerto de Nueva Palmira. Sabemos que el Canal de Martín García va a ser dragado a la profundidad requerida de 31 ó 32 pies --este es un hecho real-- y de acuerdo a informaciones que nos han llegado podemos tener posibilidades de que esto se efectivice en corto tiempo. La posibilidad de una vía férrea entre Grito de Asencio y Nueva Palmira fue aprobado en la Legislatura anterior y no deja de ser algo que si bien fue postergado, es real.

Pienso que los países --menos aún el Uruguay por sus pequeñas dimensiones-- no pueden darse el lujo de tener cuatro o cinco puertos importantes. De alguna manera, me tomo el atrevimiento de preguntar por qué se deja de lado el puerto de Nueva Palmira.

sr.

SEÑOR FOSSATI.- La respuesta que voy a dar es muy particular. Desde el punto de vista de la madera ya realicé un primer comentario en el sentido de que para nosotros es muy significativo el tema de la vía férrea; a Nueva Palmira, precisamente, no llega la vía férrea y al respecto se han hecho trabajos de evaluación --no me competen porque no estoy en la materia-- que han dado su veredicto sobre la factibilidad que esto podría tener. De todos modos, reitero que para la madera es importante contar con vías férreas.

Por otro lado, si bien la zona es interesante, se necesita cancha, vías férreas --si cuenta con esto Nueva Palmira podría funcionar muy bien-- y finalmente habría que ver cuánto le significa a la zona de prioridad forestal llegar a ese lugar o a Fray Bentos. Pienso que este es un cálculo que deben hacer los agentes. Desde el punto de vista teórico, la forestación se concentra en Río Negro, Paysandú y Rivera pero, después existe una zona sur que comprende a Florida y Durazno donde habrá que hacer una evaluación. A mi entender, Nueva Palmira debería tener cancha y fácil acceso al barco porque generalmente estas embarcaciones se cargan con grúas propias y no con grúas de tierra. Los barcos especializados en este tipo de productos se cargan a sí mismos y, por lo tanto, la tarea del puerto es simplemente facilitar el acceso de los camiones en forma rápida.

Actualmente, lo real es que Montevideo es el puerto final y desde Rivera, Tacuarembó y Durazno existen buenas rutas para llegar a él. Otra opción sería la de Fray Bentos. Diría que esos son los primeros escalones. Obviamente, Nueva Palmira parece interesante, pero desde el punto de vista de la madera tiene algunas limitantes que deben eliminarse.

SEÑOR VIRGILI.- En conclusión, podemos decir que el emprendimiento ha dado sus frutos. Felices aquellos visionarios que percibieron que nuestro país podía producir madera y felicitamos a quienes lo han hecho posible.

Hemos conversado mucho con el Ministro de Transporte y Obras Públicas sobre la forestación y tenemos bastante conocimiento sobre el tema. Sabemos que para mercadería de bajo costo los fletes se tornan tremendamente caros. Cuanto más valor agregado se pueda introducir al producto, mayor será su costo y el flete no repercutirá tanto.

Como bien decían los señores invitados, se está vendiendo lana tipo top, pero si se pudiera llegar al grado

sr.

de casimir, lógicamente, el flete será más barato. De modo que el esfuerzo se ha hecho y ahora debemos buscar soluciones. Cada vez que concurre a la Comisión, el señor Ministro muestra su preocupación. Sabemos que no existen carreteras que estén en condiciones de soportar tanta carga como puede implicar la madera en el futuro.

Como también se ha mencionado, el ferrocarril puede llegar a ser un medio de transporte importante. Contamos con vías no adaptadas a mucho peso y circulación. El señor Ministro ha destinado una suma importante de gastos en el Presupuesto para que por esas vías puedan transitar los ferrocarriles, por lo menos, a 30 ó 40 kilómetros por hora sin descarrilarse.

Todos estamos imbuidos de la situación por la que estamos atravesando. Lo fundamental es que el emprendimiento está funcionando, porque muchas veces se obtienen frutos y otras no. Seguramente, quienes se dedicaron a esta tarea habían analizado la situación, el marketing y otros elementos. Hoy todos debemos reunir nuestros esfuerzos para que ese emprendimiento que está dando frutos, pueda ser llevado a cabo en forma beneficiosa.

El señor Ministro está pensando en dar mayor calado al Puerto de Fray Bentos, cosa que no es fácil pero que intentará realizar. Por otro lado, vemos que en el Puerto de Montevideo hay mucha madera.

Reitero mis felicitaciones a quienes han sido los pioneros de algo muy importante para el país. Hay que vender productos, expandirse hacia afuera. Con cinco viajes se puede transportar toda la madera que utiliza el país.

Creo que en el día de hoy han planteado una preocupación permanente del gobierno, en este caso del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. No he estudiado a fondo las inversiones que se harán en el Presupuesto, pero sí he leído que existen preocupaciones por el tema del ferrocarril y de todos los corredores por los que llega la madera a los puertos. Seguramente, los señores invitados estarán en contacto permanente con el señor Ministro. Saben que hay una dosis enorme de buena voluntad de ambas partes y no tengo ninguna duda que la forestación será muy importante para nuestro país. Además, creo que los pioneros tienen derecho a recibir nuestras felicitaciones.

sr.

SEÑOR SEGOVIA.- Quisiera decir que antes de esta delegación recibimos a representantes del transporte que hicieron algunas apreciaciones respecto a la movilización y a la situación del transporte carretero uruguayo. Hablamos de algunos números que son los que ha manejado el señor Ministro en esta Comisión, en el sentido de que el transporte carretero disponía de unos 22.700 camiones de transporte que están en estado obsoleto, que ya no pueden ser utilizados para la circulación. Estamos refiriéndonos a camiones de gran porte, de peso superior a las 5 toneladas. Asimismo, la red vial uruguaya se encuentra en un proceso de evolución a menos y tiene una problemática singular, en el sentido de que si no se administran correctamente las inversiones para la renovación, puesta a punto y modernización --en lugar de realizar obras nuevas-- se producirá un crack.

La apreciación que se hace es que la madera en este momento es un negocio de transporte. Quienes circulamos por la Ruta 5 nos damos cuenta de que el traslado de la producción de Rivera hacia la terminal complica realmente la problemática.

En cuanto a lo que se proyecta por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es evidente que en este período de gobierno se está poniendo gran acento en el desarrollo de la red ferroviaria con un manifiesto apoyo al área forestal. Eso es lo que se nos ha trasmitido. Además, los primeros indicadores del próximo Presupuesto insinúan que eso realmente se va a cumplir.

Algo que me preocupa un poco más --supongo que a todos los aquí presentes también-- relacionado con lo departamental, es cómo van a funcionar la red vial interna y la ferrovía. En el caso de FYMNSA está más cercano, pero la Forestal Rivera se encuentra bastante más lejos.

Se dispone de unos 10 años para la actividad más fuerte en cuanto a la preparación de la red caminera para el futuro. Supongo que los números presentados llevarán a que pase un camión cada cinco minutos por la carretera, con un peso enorme y una carga que no vale mucho. Eso apareja una complicación empresarial que sin duda quienes hoy nos visitan apreciarán mejor que quien habla.

Se ha propuesto --creo que en esto el Ministerio estará absolutamente de acuerdo y me parece que si no se encamina por ese lado, se exigirá por otro-- cogestionar el

sr.

desarrollo, tanto desde el punto de vista vial carretero, como de cualquier otro que signifique mejores caminos de salida.

Ultimamente he oído algunas versiones de prensa que, francamente, me resultan preocupantes porque no están confirmadas con documentos, que es justamente lo que nos brinda el Ministerio. Me refiero a la posibilidad de que esas exoneraciones fiscales que se registraron en determinado momento a los efectos de desarrollar la forestación, se vean limitadas, no por la presión que pueda ejercer el Gobierno Nacional, sino la de los departamentales, incidiendo a través de tasas --ya que no se podría operar impositivamente-- para la movilización del producto hacia las redes carreteras. No se trata de un preaviso, pero me parece que sería un singular e importante aporte, contrario al desarrollo que ustedes prevén, abriendo una posibilidad a la cogestión que sería tan útil en ese sentido.

No he oído mencionar la probabilidad de que se llevara a cabo una cogestión con el apoyo de los forestadores, que pienso podrían realizar un trabajo conjunto con los sectores lechero y arrocero, ya que éstos estarían afectados por la misma problemática. Una operación conjunta en ese sentido, sería de gran incidencia en la propuesta que ustedes han planteado en esta Comisión.

Con respecto al desarrollo de la red vial departamental, lamentablemente debo dar malas noticias. Por ejemplo, la propuesta inicial de realizar 10.000 kilómetros que se había proyectado como un hecho normal, se ha reducido a 9.000 kilómetros debido a la situación económica planteada. Por otra parte, en lo que tiene que ver con Rivera, mis preocupaciones mayores radican en la red de desarrollo interno, que no va a recibir ningún tipo de aporte, por lo menos en esta primera etapa. Entonces, me parece que la perspectiva no es para cinco años, sino para diez; si ese es el plazo estipulado, ustedes se podrán acomodar más fácilmente a la situación.

Otro elemento complementario, que podría calificarlo como la parte terminal del asunto que les compete, es la exportación de acuerdo con el grado de desarrollo productivo de cada una de las empresas. Quizás deba pedir disculpas de parte de FYMNSA porque he estado vinculado amistosa y profesionalmente con el señor Balerio, por lo que conozco la propuesta de industrialización y estoy al tanto del objetivo

sr.

que se persigue para mejorar el sector exportador. En este sentido, me quedó pendiente la pregunta acerca de cómo anda la madera incombustible. Debo aclarar que he estado vinculado con algunas empresas del exterior, a las que les gustaría saber cómo está desarrollada la madera incombustible en el Uruguay en lo que tiene que ver con la construcción, si se ha alcanzado un mayor desarrollo, etcétera.

Como decía, con respecto a la parte culminante, el proyecto del Ministerio tiene mucha incidencia en la desarrollo de terminales. En este sentido, el señor senador Irurtia reflexionaba --y lo hemos conversado-- acerca de si la industria maderera no consideraría como un mejor camino una terminal en lugar de varias, a pesar de las distancias a recorrer y de que dichas terminales deben ser de gran calado. Hemos hablado de puertos de aguas profundas, pero no es eso lo que pretendemos, sino que queremos referirnos a un puerto de aguas profundas. El propio señor Ministro ha intervenido en este asunto, aunque en el proyecto no se menciona.

Estas son las inquietudes que existen en torno a este tema, y creemos que una gestión de cabotaje no es complementaria con la parte exportadora que ustedes manejan.

Debo decir que nos hemos enterado de algo referido a FYMNSA que no figura en la información de que disponíamos hasta este momento. Se trata del 17% que se mencionó en cuanto a los volúmenes de extracción y salida.

Más de una vez nos hemos preocupado en esta Comisión por el problema de la forestación; creo que hasta es reiterativo. Pero ahora se adiciona el aspecto ambiental, por cuanto se maneja cada vez más la posibilidad de la instalación de una industria papelera de real incidencia en el medio ambiente, pero cuyo alcance no sabemos cuál podrá ser.

SEÑOR BALERIO.- Se nos hace un poco difícil contestar a tal multiplicidad de interrogantes. Antes que nada, querría agradecer al señor senador Virgili los conceptos que vertió inicialmente porque realmente exceden los merecimientos que nos puedan corresponder.

Para polarizar las respuestas, nos parecería conveniente diferenciar dos o tres grupos de preguntas. Por un lado, con relación a las dificultades del transporte, podemos distinguir grandes conjuntos: el transporte

sr.

interdepartamental, que se solucionaría mediante una respuesta ferroviaria o la existente respuesta carretera, y el transporte internacional, en el que inciden las carencias o existencias de puertos próximos a la zona forestal. Tal vez convendría tener claro que la ley de 1989 divide al país en cuatro regiones forestales: litoral oeste, centro sur, centro norte y este. De alguna forma, estas regiones forestales están generando necesidades de transporte distintas y la respuesta de salida por la vía de los puertos --que apuntaba el ingeniero Fossati-- surgió de esta conversación. Cada uno de los puertos existentes o de los que se creen en el futuro constituirá una repuesta a las necesidades de transporte de las distintas áreas.

Las empresas detectamos, por un lado, la necesidad de obtener una respuesta a nivel interdepartamental. En este sentido, estamos dispuestos a asumir la parte de responsabilidad que dicha respuesta genere y, paralelamente, a colaborar con el Estado en una cogestión que implique una inmediata solución a los problemas de salida de la producción de nuestros montes, acceso de la producción a nuestros lugares de transformación y salida de éstos hacia los puertos de destino. En el caso de que esta transformación no se pueda realizar, se trataría solamente de la salida de la producción desde los montes hacia los puertos de destino.

Como se puede apreciar, esta industria es muy compleja. El hombre ha venido valiéndose de la madera desde sus comienzos; desde el fuego, todos los primeros pasos los ha dado a partir de la madera; ha convivido y progresado por medio de la madera. Como dijimos al principio, el Uruguay es un país que no ha tenido este recurso y tiene que aprender que no existe un único problema que afecta a la madera o a la industria forestal.

Lo que debemos hacer es ambientar soluciones específicas para los distintos estadios por los que no sólo el país sino también las distintas empresas vayan pasando, para lograr un desarrollo favorable.

Si a una empresa que hoy en día tiene un gran excedente de rollizos le impedimos la exportación de éstos, le estamos impidiendo, a la vez, que en alguna etapa de su existencia pueda transformarlos, porque estamos matando a la industria antes de que pueda desarrollarse.

En consecuencia, el país todo deberá ver su recurso

sr.

forestal como un recurso en distintos estadios de transformación, debiéndose entonces ambientar soluciones de distinto orden para cada una de esas etapas.

En lo que tiene que ver con el problema intradepartamental, creemos que las empresas deben detectar sus necesidades forestales, coordinar con el Ministerio y las respectivas Intendencias Municipales las soluciones adecuadas, participar en la gestión de estas últimas y también asumir parte de su costo. Así, pueden arbitrarse fórmulas incluso por la vía de la contribución de mejoras; creemos que a nivel de esta Comisión podría ser de utilidad dejar esta idea planteada, porque las mejoras no sólo deben ser atendidas por los usufructuarios actuales, sino por potenciales usufructuarios futuros. Los caminos que se transiten deberán ser solventados por los sectores público y privado, gestionados por este último, pero las empresas que en el futuro se integren a la producción forestal en esas áreas, deberán participar de lo realizado en las etapas previas.

En mi opinión, todo esto requerirá una instrumentación legal que permita el funcionamiento de este tipo de mecanismos. Las empresas están totalmente dispuestas a participar, asumiendo su cuota de responsabilidad, en la gestión de estos caminos intradepartamentales.

Con respecto al problema de la terminal maderera, debemos decir que, desde nuestro punto de vista, se resolvería a través de la multiplicidad de terminales. Una sola terminal maderera resultará necesariamente antieconómica para todos aquellos sectores que no estén próximos a ella. Por otro lado, la diversidad de productos requiere, a su vez, diversidad de soluciones. Fundamentalmente, se debe tener claro que la humanidad destina sus recursos madereros a dos grandes sectores: por un lado, al sector pulpable y, por otro, al sector aserrable o maderero propiamente dicho.

El sector pulpable es el más importante, de mayor volumen, de los diámetros finos, tal como señalaba el ingeniero Fossati. Dentro de este grupo, surge primero la industria de los "chips", luego la industria del papel y, más tarde, la de los tableros. En todos los casos, se trata de grandes volúmenes que inicialmente serán sacados del país; sin embargo, algún día se van a realizar en el país, cuando la masa crítica forestal lo permita.

sr.

Paralelamente, el sector de los aserrados es de menor volumen; genera madera simplemente aserrada, o aserrada y secada, o transformada y laminada. Todos estos son productos de menor volumen, pero con un valor agregado muchísimo mayor.

Estos estadios deberán recibir respuestas de transporte adecuadas. Por lo tanto, una única terminal maderera apuntaría a solucionar el problema más importante, pero desconocería la existencia de otras dificultades.

En lo que refiere a las tasas departamentales, sería necesario armonizar políticas; a nuestro juicio, no existe una clara comprensión del hecho de que en este momento el Uruguay está gestando sus recursos. En un momento en que nuestro país está empezando a plantar la segunda cresta -- estamos hablando de montes que fueron plantados hace uno o dos años-- parecería totalmente inoportuno y contradictorio de acuerdo con la política de desarrollo que el país ha iniciado, que por un lado se subsidie y exonere de impuestos a la industria y, por otro, se cree una tasa departamental.

SEÑOR VIRGILI.- Es claro que los Municipios pueden tener un pensamiento contrario, dado que de pronto están perdiendo el cobro de las contribuciones, etcétera. Como todos sabemos, los Municipios se mueven con mucha dificultad. Sin embargo, personalmente no he escuchado nada sobre lo último que aquí se ha señalado.

SEÑOR BALERIO.- Parecería que existe una falta de armonía entre las políticas departamental y nacional. Creemos que debe haber una co-gestión, de modo de no cargar a los recursos departamentales con la confección de caminos, porque es algo que no pueden enfrentar. La mencionada co-gestión apunta a la solución de un problema de transporte local y no a la de los problemas financieros que puedan tener las respectivas Intendencias Municipales.

En lo que tiene que ver con los volúmenes, cabe señalar que hoy en día el país está, de alguna manera, gestionando o industrializando volúmenes que se ubican en alrededor de 1:500.000 toneladas o 1:500.000 metros cúbicos/año. Proyectamos que para fines de esta década, este volumen se pueda multiplicar por tres.

SEÑOR FOSSATI.- Para enfrentar los grandes problemas que han aparecido, tenemos que tener la capacidad de razonar en forma simple.

sr.

No soy un experto en el tema, pero recorro mucha carretera, ya que voy a Rivera y vengo, en auto, todas las semanas. En mi opinión, la crisis del transporte uruguayo se debe a la falta de demanda. En las carreteras uruguayas, lo que no se puede justificar --y los que hemos trabajado como técnicos en los proyectos arrocero y lechero lo sabemos-- es que se realice una inversión sin que exista tránsito. Quienes recorremos miles de kilómetros en el mes, sabemos cuál es la realidad. En este sentido puedo decir que a veces recorro 500 kilómetros sin ver pasar un solo vehículo.

A mi juicio, nuestra sociedad razona incorrectamente. Cuando aparece un demandante del servicio de caminería, nos rasgamos las vestiduras; es como el caso de aquél que instala una tienda, tiene una gran demanda de los artículos que va a vender y se encuentra desconforme, pidiendo que se grave a quien le va a comprar.

Este es un tema que debemos analizar correctamente. Si la madera, al igual que el arroz, la carne, las verduras o cualquier otro producto, mueve las carreteras y los trenes, produce un efecto positivo. No es posible que un aumento de actividad económica sea interpretado por los uruguayos como algo negativo. Lo que quiero señalar es que pienso que aquí existe un error de enfoque.

Por otro lado, obviamente, un kilo de madera pesa lo mismo que un quilo de leche, plumas, arroz, carne o cualquier otro producto. Un camión de 24 toneladas conservará el mismo peso cualquiera sea el objeto que transporte. Entonces, la madera no debe recibir un trato diferente al de otros productos; es decir, no se puede pedir que la madera solucione problemas que no se pueden resolver por otro lado. Para ilustrar aún más esta cuestión, pensemos en el caso de los ómnibus que transportan determinada cantidad de pasajeros. Todos ellos consumen carretera con una intensidad que depende del peso que transporten y de la frecuencia. En mi opinión es muy importante plantear esto ya que se considera a la madera como un agresor del sistema vial, cuando verdaderamente debería verse como un elemento beneficioso.

A quienes estamos en el negocio de la madera no nos interesa hacer caminos, porque en nuestra propia actividad tenemos mucha caminería interna por realizar, que es casi tan importante, o quizás más, que la departamental. Al agente privado le importa lo suyo, es decir, elaborar productos,

sr.

ya sea vino, leche, arroz, carne, etcétera. Sin embargo, estamos dispuestos a asumir un rol en aquel sentido.

Nos preocupa el hecho de que las Intendencias tengan un problema fiscal y lo quieran solucionar a través de la madera. Pensamos que se trata de un contrasentido, porque si la dificultad es de orden fiscal, debe resolverse sin imponer un gravamen, como pretende la Intendencia Municipal de Rocha, de U$S 1,5 por tonelada al movimiento interno de madera, ya que el perjudicado será su productor. No es posible que se imponga un impuesto de U$S 1 en Rivera. Creemos que se trata de ideas peregrinas de la sociedad uruguaya, que no está enfocando bien el problema que tiene. No es posible solucionar el tema fiscal cobrándole al movimiento de la madera.

Es necesario decir estas cosas, porque ello es bueno para todos. A este respecto, debo decir que los responsables de las distintas fuerzas políticas no se han dado cuenta de la importancia que este asunto tiene para el departamento. En el día de ayer leí que, a pesar de la industria de la madera y del "free shop", Rivera tiene un índice de desocupación del 15,5%. No se visualiza, pues, la cantidad de salarios que se vuelca al movimiento departamental. Entonces, se quiere solucionar por la vía rápida, aumentando la tasación, algo que es complejo, particularmente cuando va en contra del espíritu del legislador y del Poder Ejecutivo.

Cabe destacar, en este caso, el contrasentido que señala el señor Balerio, preguntándonos cómo podemos tener un aporte del 15% del valor del Producto Bruto Interno para solucionar un tema fiscal. Al respecto, podemos señalar que varios Intendentes han sido criticados en razón de que en zonas arroceras y de turismo agredían a sus respectivas industrias. En esta oportunidad sucede lo mismo; sería conveniente que los decisores políticos se ocuparan de desarrollar el recurso, en lugar de castigar a la madera en esta fase incipiente. Aún no nació, y ya se lo pretende ahogar.

Entonces, si va a existir una demanda de caminería a través de una mayor tributación --recordemos que, básicamente, el IMESI fue creado para pagar la caminería-- habría que dedicar una más alta proporción del mayor combustible que se va a gastar en mejorar los caminos. Sería posible cobrar más peajes y regularizar este sistema, con lo que cual se obtendrían mayores ingresos. Además, se podrían aprovechar los mecanismos de cogestión que estamos

Sr.

proponiendo. Queremos dirigir la maquinaria de las Intendencias, porque estamos seguros de que empleando el mismo instrumento y siendo éste diez veces más barato, multiplicamos por diez los caminos. No nos interesa saber qué gestor político se podrá lucir, pero verdaderamente queremos que no haya una agresión falaz, quitándole recursos al sector para solucionar un tema que no tiene nada que ver con él, ya que se trata de un problema de gastos.

Nos sentimos contentos cuando concurrimos a esta Comisión invitados por los señores Senadores, que son decisores políticos. Observamos que se tiene la idea de que la madera es todo y tan solo es un nicho. Hoy en día nuestro sector no ocupa ni siquiera el 1% del territorio nacional, mientras que el de cualquier país que se precie de ser forestal, está por encima del 10%. Es decir que Uruguay, con menos del 1% y con las pobres hectáreas de la primera producción, está haciendo todo este barullo. Actualmente, la forestación no existe: solo se observan pequeños arbolitos. Entonces, así como no le podemos pedir a un niño que gobierne un país, tampoco podemos pretender que un árbol que todavía no dio su producto ya esté dando jugo. En este sentido, pienso que los tiempos políticos se están adelantando a los biológicos: debemos dejar crecer a los árboles, aunque sea hasta que den sus primeros frutos. Es menester resolver los temas políticos en el ámbito político y el problema fiscal buscando la causa del gasto, pero no a través de los ingresos. Digo estas palabras en mi calidad de ciudadano. Siguiendo la línea de razonamiento del señor senador Segovia, debo señalar que hemos participado en la Intendencia Municipal de Rivera, donde tuvimos que expresarnos en este tono para tratar de convencer a los actores políticos diciéndoles que esta situación es ridícula. La semana pasada estuvimos en Rocha y vimos que el costo era de U$S 2,5 por tonelada, cifra que no sabemos cómo va a ser fiscalizada. Pensamos que esto está tan fuera de toda lógica que no va a poder ser aplicado.

De todas formas, los inversores --lamentablemente, en el día de hoy no nos pudieron acompañar los representantes de la empresa chilena que está trabajando fuerte en Rivera-- perciben este problema, advirtiendo una falta total de coherencia. Entonces, si hacemos un paquete importante, no debemos desvirtuarlo luego de tres años por un problema de caja menor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que hemos concretado una reunión

sr.

muy interesante e ilustrativa, por lo que agradezco, en nombre de la Comisión, a nuestros invitados, este intercambio de ideas. Sugiero que la versión taquigráfica de la sesión de hoy sea enviada al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a las Intendencias que están vinculadas con este tema.

A mi juicio, la reunión fue provechosa y quedamos a las órdenes para cualquier otra oportunidad. A nivel personal, he obtenido una visión distinta de la que poseía anteriormente con respecto a la incidencia del problema forestal en lo que tiene que ver con las rutas nacionales. Advierto que este proceso de industrialización de una materia prima es un hecho real que ya ha sido practicado intensamente por la primera ola de forestación que se instaló en el país, lo que constituye un aspecto muy beneficioso para toda nuestra sociedad.

Por último, en nombre de la Comisión, señalo que aquí dejamos las puertas abiertas a fin de mejorar el relacionamiento entre el Poder Legislativo y los productores.

SEÑOR BALERIO.- En nombre de las dos empresas, también nos corresponde agradecer la inquietud de los señores Senadores, invitándolos para que en algún momento, si así lo desean, tomen contacto real con nuestra producción, a fin de ampliar la información que hemos brindado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 31 minutos)

sr.